BO MIRT Brief 2015
Bijlage 1 AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT 2015

1. NOORDWEST-NEDERLAND

1.	**Amsterdam Sloterdijk** De regio heeft met het Rijk afspraken gemaakt over een samenhangend pakket van acties en maatregelen, die in de tijd een bijdrage leveren aan de transformatie van Amsterdam Sloterdijk. Er is afgesproken de gebiedstransformatie van Amsterdam Sloterdijk een impuls te geven door meer ruimte te creëren voor woningbouw. Hierdoor kan de gemeente Amsterdam 10.000 extra woningen bouwen. Deze ontwikkeling gericht op menging van wonen, werken en voorzieningen, met een betere aansluiting op de rest van de stad, is van belang voor de forse woningbouwopgave binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het afsprakenkader MIRT Sloterdijk is als bijlage bij deze afsprakenlijst bijgevoegd.
2.	**Westas Metropoolregio Amsterdam** Bedrijfsleven, regio en Rijk spreken af komend jaar te komen met voorstellen uitgaande van een gezamenlijk commitment: ❖ Urgentie en nationaal belang: o Partijen zetten in op de transitie naar een internationaal concurrerende en leefbare MRA/circulaire Westas. o Partijen verankeren de visie op een circulaire Westas in relevante regionale nota's en brengen de visie actief in bij rijkstrajecten, zoals het Jaar van de Ruimte en de Nationale Omgevingsagenda. ❖ Commitment: o Het bedrijfsleven en de regionale overheden hebben samen het initiatief genomen; het Rijk sluit actief aan. o De urgentie en kansen van de circulaire Westas worden door partijen gezamenlijk uitgedragen, zowel richting internationaal bedrijfsleven als de EU. ❖ Gemeenschappelijk actieprogramma: o Partijen werken als eerste stap aan de concretisering van het concept van een circulaire Westas. o Partijen werken vervolgens samen uit welke concrete samenhangende acties en maatregelen in de tijd nodig zijn om de Westas te ontwikkelen tot een circulaire hotspot, welke partijen daarbij het voortouw hebben en op welke bestaande overlegtafels hierover nadere afspraken moeten worden gemaakt. Bedrijfsleven en de regio hebben daarbij het voortouw; het Rijk doet actief mee. o Op korte termijn stellen partijen samen een Plan van Aanpak op om aan de hiervoor genoemde stappen nadere invulling te geven o De voortgang van het gemeenschappelijk actieprogramma wordt geagendeerd voor het BO MIRT van najaar 2016.
3.	**Utrecht Stationsgebied fase 2: Healthy Urban Boost** ❖ De gemeente Utrecht heeft de ambitie zich verder te ontwikkelen tot een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. Voor deze gezonde verstedelijkingsambitie en in het bijzonder voor de casus Stationsgebied fase 2 bestaat draagvlak binnen de regio en bij het Rijk. ❖ De gemeente Utrecht zal de komende jaren de gezonde verstedelijkingsambitie verder uitwerken met prioriteit voor de casus Stationsgebied fase 2 en aangrenzende (spoor)zones (Vaartsche Rijn, Kruisvaart, Merwedekanaalzone, Daalsebuurt, Cartesiusdriehoek). Het Rijk zal daar waar nodig samen met de regio aan meewerken. Het gaat onder meer om: o De gezonde verstedelijkingsambitie wordt door de gemeente Utrecht onder meer uitgewerkt in een structuurvisie op het gebied van energieneutraliteit, klimaatbestendigheid en schone mobiliteit. Het Rijk zal daaraan bijdragen door het op verzoek inbrengen en ontsluiten van kennis en ervaring. o Bij de uitwerking zal door de gemeente Utrecht inhoudelijk en procesmatig de verbinding worden gelegd met lopende trajecten, zoals Stationsgebied fase 1, Utrecht Science Park, Gebiedsverkenning Utrecht Oost en Agenda Stad, waarbinnen

	gemeente, regio, provincie en Rijk reeds actief met elkaar samenwerken. o De gezonde verstedelijkingsambitie zal door de stad/regio actief worden ingebracht bij de Nationale Omgevingsagenda, waaraan door het Rijk wordt gewerkt. o Het Rijk zal de gemeente Utrecht steunen bij het uitdragen van de gezonde verstedelijkingsambitie in Europees verband. o Het Rijk zal met de gemeente Utrecht meedenken en meedoen bij kansen die het rijksvastgoed biedt bij de casus Stationsgebied fase 2 en zet zowel bij eigen onderzoek als onderzoek van derden, in op praktijkgerichte onderzoeksopdrachten bij de ambitie tot gezonde verstedelijking en de casus Stationsgebied fase 2.
4.	**Meer Bereiken** **Algemeen** ❖ Rijk en regio constateren dat het samen gevoel krijgen voor een nieuwe werkwijze en samenwerking tijd heeft gekost, maar dat de aanvankelijke aarzeling plaats heeft gemaakt voor een positieve houding én inzet om samen sectorgrensoverschrijdend door te gaan met de brede MIRT onderzoeken/MIRT verkenning. Afgesproken wordt de vorderingen op het BO MIRT van najaar 2016 te agenderen c.q. deze te evalueren. ❖ Rijk en regio delen de opvatting, dat in de MIRT onderzoeken/MIRT verkenning vanuit een brede context van samenhangende opgaven gestudeerd wordt op kansrijke oplossingen voor de gezamenlijk geconstateerde bereikbaarheidsopgave. Daarbij kunnen de mogelijkheden van financiering worden betrokken. De regio (de provincie Noord-Holland in het bijzonder) heeft aangegeven daar graag over mee te denken. ❖ Gegeven het feit dat er verschillende MIRT onderzoeken, het Beter Benutten-programma en door de regio geïnitieerde projecten in hetzelfde gebied lopen, spreken Rijk en regio met elkaar af dat het komende jaar nadrukkelijk naar de afstemming tussen de onderzoeken (o.a. MIRT en Beter Benutten) wordt gekeken. ❖ Zoals het Rijk de regio uitnodigt in de kwartiermakerfase om deel te nemen aan de ‘Meer Bereiken’ aanpak, zo kan de regio ook het Rijk uitnodigen. Daarbij geldt wel dat er vanuit een opgave gerichte aanpak wordt gewerkt: eerst bepalen wat de opgaven zijn, daarna analyseren wat de oorzaken en samenhang zijn. Tot slot overgaan tot het bepalen van kansrijke oplossingen. **Gebiedsverkenning Utrecht Oost** Rijk en regio besluiten tot een gezamenlijke brede gebiedsverkenning Utrecht Oost als voorhoedetraject in het kader van Meer Bereiken en stellen het plan van aanpak voor de OV verkenning vast als onderdeel daarvan. **MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam** ❖ De resultaten van de kwartiermakerfase zijn gedeeld in een bestuurlijke bijeenkomst op 17 september 2015. De deelnemers (h)erkennen de opgaven in het gebied en de samenhang tussen economie, bereikbaarheid en natuur-landschap-water. De kwartiermakerfase is daarmee afgerond. ❖ In het vervolg van het MIRT onderzoek werken Rijk en regio samen met maatschappelijke organisaties en bedrijven in dit gebied aan een samenhangende aanpak voor economie, natuur en bereikbaarheid. ❖ In de volgende fase zullen de ambities en opgaven voor wat betreft de thema’s economie (inclusief wonen en werken) en natuur-landschap-water voor het gebied in zijn geheel worden geconcretiseerd. De regio zal hiervoor als trekker fungeren en binnen het project (op ambtelijk en bestuurlijk niveau) hierover in overleg treden met het Rijk (IenM en EZ), teneinde te komen tot gezamenlijke ambities en opgaven voor deze thema’s. ❖ Rijk en regio diepen samen de bereikbaarheidsopgave verder uit, vanuit de samenhang van het gehele bereikbaarheidssysteem in het gebied. Het Rijk zal hiervoor als trekker fungeren. ❖ Vervolgens zullen Rijk en regio, rekening houdend met de gezamenlijke ambities en opgaven voor economie en natuur-landschap-water, oplossingsrichtingen zoeken, zodat de gewenste aanpak voor het gehele gebied in samenhang kan worden vormgegeven. **MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA** ❖ Rijk en regio erkennen dat stedelijke bereikbaarheid een urgente, groeiende en gezamenlijke opgave is.

	❖ Rijk en regio starten samen een vervolgtraject, waarin een werkmethode wordt opgesteld om de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van de deur-tot-deur reis te beoordelen en te visualiseren. De werkmethode wordt toegepast op enkele stedelijke reizen in de MRA om zo knelpunten en oplossingsrichtingen te formuleren voor kwetsbare onderdelen van de deur-tot-deur reis. De werkmethode is breed toepasbaar. ❖ Inzet en budget worden gelijk verdeeld tussen Rijk en regio, waarbij gewerkt wordt met een duotrekkerschap. Het Rijk trekt hierbij de ontwikkeling van de methode en de regio de toepassing ervan in de MRA. De resultaten zijn over een jaar bekend. ❖ Dit moet ertoe leiden dat de first en last mile volwaardig meetellen bij het definiëren van knelpunten en zoeken naar oplossingen in de deur-tot-deur reis. **MIRT verkenning A6 Lelystad-Almere** De Startbeslissing MIRT verkenning A6 Lelystad-Almere wordt in 2016 genomen, in plaats van in 2015, zoals eerder in de Bestuursovereenkomst 'Landzijdige Bereikbaarheid Luchthaven Lelystad' (juli 2014) is opgenomen.
5.	**Herijking OV en Spoor** **Algemeen** Aan de landelijke OV en Spoortafel is het herijkingsvoorstel van IenM besproken en uiteindelijk overgenomen. Voor de Noordvleugel betekent dit een rijksbijdrage van €1,2 miljoen aan studiekosten voor: o het vervolg op MIRT onderzoek nieuwe OV terminal Schiphol Plaza; o het vervolg op MIRT onderzoek Utrecht; o het vervolg op MIRT onderzoek Utrecht – Amersfoort - Harderwijk (sporendriehoek). Over de nadere invulling van de studies en besteding van het geld worden nog afspraken gemaakt. **Sporendriehoek Utrecht-Amersfoort-Harderwijk** Rijk en regio zijn akkoord met het gezamenlijk verder uitwerken en het door de regio zoeken naar bijbehorende regionale financiering van dit project. Deze verdere uitwerking en voortgang worden besproken aan de OV en Spoortafels. **Schiphol Plaza** Op 12 november 2015 is op initiatief van de staatssecretaris van IenM een topoverleg om alternatieve financieringsvormen te verkennen ten behoeve van creatieve opties voor de financiering van de mogelijke vernieuwing van Station Schiphol.
6.	**Verstedelijking/Woningbouw** Rijk en regio maken een verdiepende analyse in hoeverre er tijdig, voldoende en voldoende passende plancapaciteit beschikbaar komt. De regio neemt daarbij het voortouw. Conclusies komen terug in het BO MIRT van najaar 2016 (eerste, voorlopige uitkomsten in Directeurenoverleg MIRT voorjaar 2016). Een plan van aanpak is gereed in februari (voor het Bestuurlijk Overleg Beweging).
7.	**(Rijks)vastgoedstrategie voor Lelystad** Rijk en regio nemen kennis van de inhoudelijke resultaten van het MIRT onderzoek (Rijks)vastgoedstrategie voor Lelystad (zoals vastgesteld door de Stuurgroep). Rijk en regio stemmen in met een voortzetting van de samenwerking van de drie partijen (provincie Flevoland, gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf) en daarmee tot verlenging van de werkingsduur van de Samenwerkingsovereenkomst. Daarbij blijft dus ook artikel 4 van kracht, dat de voorwaarden regelt waaronder partijen tot verkoop van vastgoed kunnen overgaan. Hiertoe zullen de partners gezamenlijk een uitwerkingsagenda voorbereiden en oplossingsrichtingen verkennen, die voldoen aan de doelstellingen van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst. Hierbij wordt gestreefd naar een kwantitatieve afname van de kantorenvoorraad en/of kwalitatieve versterking van de kantorenvoorraad op een zodanige wijze dat dit leidt tot de versterking van Lelystad als geheel, en in de lijn met de kernkeuzes uit het basisrapport. Rijk en regio spreken af een samenwerkingsmodel tussen publieke en private partners na te streven, waarbij wordt gestreefd naar het 'instrakken' van de Lelystadse kantorenmarkt, e.e.a. met respect voor ieders positie en belangen.

8.	**Nieuwe Hoofdwegennet indicator** Het Rijk heeft, mede in overleg met de regio, een nieuwe Hoofdwegennet indicator uitgewerkt. De indicator is gebaseerd op economische verlieskosten en zal voor het eerst worden gebruikt in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2016/2017, die de structurele knelpunten in 2040 na realisatie van het MIRT in beeld zal brengen. De nieuwe Hoofdwegennet indicator kan effect hebben op de prioritering van toekomstige bereikbaarheidsopgaven.
9.	**EU-gelden** Rijk en regio willen slimmer en creatiever gebruik maken van Europese mogelijkheden voor financiële ondersteuning. Het Rijk zal de regio assisteren bij de identificatie van dergelijke mogelijkheden, zowel waar het gaat om bekostiging (subsidies, bijvoorbeeld TEN-T) als financiering (leningen en garanties, Junckerfonds/EFSI). Bijvoorbeeld door het benutten van structuren, zoals het Netherlands Investment Agency for EFSI (NIA), dat sinds augustus 2015 actief is.
10.	**Loenerslooterbrug (N201)** De provincie Utrecht gaat, in overleg met de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat, onderzoeken welke korte termijn maatregelen mogelijk zijn om de capaciteitsproblemen rond de Loenerslooterbrug (N201) over het Amsterdam-Rijnkanaal aan te pakken. Uitgangspunt daarbij is eerdere besluitvorming in het BO MIRT van 2011 en 2012, die in 2014 heeft geleid tot vervanging door Rijkswaterstaat van de oude brug door een nieuwe met gelijke capaciteit (2 rijstroken).
11.	**Aansluiting A2 op Noordelijke Randweg Utrecht (N230)** De gemeente Utrecht gaat met Rijkswaterstaat onderzoeken welke korte termijn maatregelen mogelijk zijn om de terugslag van het verkeer op de aansluiting A2 op de Noordelijke Randweg Utrecht (N230) op te lossen.

2. ZUIDWEST-NEDERLAND

GEZAMENLIJKE AFSPRAKEN

1.	**Energietransitie** Rijk en regio onderschrijven het maatschappelijk en economisch belang van een doelmatige infrastructuur voor (her)gebruik van reststoffen en de uitwisseling van (rest grond-) stoffen in de industriële (haven-) clusters, tussen bedrijven onderling en met de bebouwde omgeving. Dat zal leiden tot een lagere afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en beperking van de emissies. Optimalisatie en hergebruik kunnen kostenbesparing opleveren en bijdragen aan een beoogde economische impuls en het versterken van de concurrentiepositie. Rijk en regio zullen de verdere uitrol van de warmteatlas en de uitwerking van de tools en instrumenten blijven bevorderen door warmtekansenkaarten gezamenlijk te ontwikkelen en te standaardiseren ten behoeve van regionaal ruimtelijk beleid. Partijen stellen hiertoe actief relevante energie- en warmte data ter beschikking. Hiermee wordt gezorgd dat warmte een integraal onderdeel van de energieatlas wordt en dat er inzicht komt in de totale energieplanning. Rijk (IenM) en regio spannen zich in om in het programma Bodem en Ondergrond ruimtelijke kaders zodanig vorm te geven dat daarmee ruimtelijke ontwikkelingen op de meest kansrijke locaties kunnen worden gestimuleerd. Rijk en regio zullen lopende praktijkcases actief verder ontwikkelen en nieuwe initiatieven stimuleren om het gebruik van industriële rest- en energiestromen te benutten. Specifieke aandacht vergt de ontwikkeling van financieringsmodellen en beheersconcepten voor buisleidingeninfrastructuur om cross-sectorale verbindingen tussen bedrijven in publiek-private samenwerking regionaal toe te passen en gezamenlijk uit te werken. Rijk en regio willen praktijkcases, zoals het Rotterdam Energie Infrastructuurplan en Den Haag & Challenge, Smart Delta Resources actief ondersteunen in lijn met de case-by-case aanpak uit de Warmtevisie. Rijk (EZ) en regio zullen samenwerken in de verdere uitwerking van Cluster West. Governance, rol van partijen en businesscase worden geagendeerd in het kader van de uitvoeringsagenda Warmtevisie (de 'Warmtetafel'). In het kader van de samenwerkingsovereenkomst Warmterotonde Cluster West zullen publieke en private partijen samenwerken aan o.a. een haalbare businesscase en het organisatie- en marktmodel. Een succesvolle koppeling tussen aanbod en vraag van (rest)warmte zal daarom een belangrijke structurerende factor worden voor de groei en vestiging van (kas)tuinbouwbedrijven in de greenports. Voor invulling van de algemene randvoorwaarden voor warmteprojecten (regelgeving, marktordening, financiering) vindt afstemming plaats met de uitvoeringsagenda van de Warmtevisie van EZ, waarin ook BZK participeert. Hierin is de herziening van de warmtewet geagendeerd en wordt gekeken naar mogelijke marktmodellen voor warmte. Praktijkervaringen zullen worden gebruikt bij de ontwikkeling van marktmodellen, de evaluatie van de Warmtewet en eventueel benodigde aanpassingen in andere wet- en regelgeving. Energie verdient een plek in de (adaptieve) gebiedsagenda's.
2.	**World Expo 2025** ❖ In het licht van dit initiatief vraagt de regio aandacht voor flexibiliteit van uitvoering van projecten. De Minister geeft aan geen budgetruimte te hebben maar wel mee te willen denken over oplossingen.

ZUIDVLEUGEL

1.	**Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad** De Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad verder concretiseren onder andere door de ontwikkeling van de 3 strategieën/ambities uit de gebiedsagenda te monitoren.
2.	**MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit** De uitkomsten en de onderliggende analyses van het MIRT Onderzoek ICZR worden meegenomen in de kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In dat kader zal ook gekeken worden naar het verbeteren van de robuustheid van de spoorcorridor Rotterdam – Den Haag in relatie tot de andere mobiliteitsnetwerken. Ter verbetering van de kwaliteit van internationale spoorverbindingen: A. Voor de lange termijn (na 2028) zal in het kader van het Programma Toekomstbeeld OV in samenwerking met de NS een onderzoek worden uitgevoerd naar de realiseerbaarheid (technisch, capaciteit en exploitatiemogelijkheden) en kosten/baten van twee mogelijke directe en snellere verbindingen van de zuidelijke Randstad met Duitsland; te weten één via Breda-Eindhoven en één via Utrecht- Arnhem. B. De regio zal samen met NS initiatief nemen om voor de korte termijn een businesscase te ontwikkelen voor een directe verbinding met Duitsland. De resultaten worden besproken op de landsdelige OV en Spoortafel. C. Het Rijk ondersteunt de regio bij het organiseren van het voor besluit B benodigde internationale overleg en de betrokkenheid van de deelstaat en de betrokken stedelijke regio's in Duitsland. De maatregelen die in het kader van Herijking Spoor (besluit 4) genomen zijn dragen ook bij aan de internationale connectiviteit.
3.	**MIRT-onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen** Rijk en regio delen de constateringen uit het MIRT Onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen en ronden daarmee het onderzoek af. Resultaten zijn of al behaald, of worden bouwstenen in verschillende beslistrajecten zoals de Agenda Stad, Stedenbaan, en de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel. Rijk en regio doen een evaluatie van dit traject in het kader van de MIRT vernieuwing. Op het BO-MIRT 2016 worden de uitkomsten van de verkenning van de complexe stedelijke transformatie geagendeerd. Daarvoor zeggen Rijk en regio toe dat: o Rijk en regio nog minimaal 1 jaar het netwerk van dit onderzoek faciliteren met als doel resultaten te laten landen en kennis actief te delen. Rijk en regio monitoren of: o de oplossingen voldoende kunnen bijdragen om de stedelijke woonwens volledig te bedienen en o de rol van kansrijke nieuwe financiële mogelijkheden, die ofwel door beleid, wet- en regelgeving of door samenwerking tot resultaat kunnen leiden, voldoende is. Hierbij wordt gemonitord of de investeringskracht publiek en privaat groot genoeg is en verkend of nieuwe financiële of juridische constructies als oplossend concept bijdragen aan een maximale investeringskracht van investerende partijen voor inbreiding, transformatie en herinrichting van gebieden en gebouwen.
4.	**Herijking Spoor** De voorgenomen besluiten ten behoeve van het waarmaken van de doelen met betrekking tot betrouwbaarheid uit de Herijking OV 2015 Zuidvleugel zijn besproken. Deze besluiten betreffen: ❖ Er wordt € 19 mln. beschikbaar gesteld voor aanvullende maatregelen Schiedam-Rotterdam (o.a. het verwijderen van 25 bestaande wissels en daarvoor in de plaats 12 nieuwe wissels op het emplacement Rotterdam; de zgn. variant B.). ❖ Er wordt (aanvullend op het onderzoeksbudget van de regio) €0,2 mln. beschikbaar

	gesteld voor een door de regio uit te voeren onderzoek naar aanpassingen westzijde emplacement Rotterdam; de zgn. variant D. Variant D gaat uit van een viersporig gebruik tussen Schiedam en Rotterdam om de PHS-lijnvoering af te wikkelen. Het onderzoek moet inzicht geven naar de technische haalbaarheid en (financiële) consequenties van de eventuele uitvoering van variant D. Medio volgend jaar, in elk geval voorafgaand aan het realisatiebesluit van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid, wordt gekeken of bij de aanpassing in dat kader van de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam kan worden overgestapt van variant B uit het Tracébesluit naar variant D.
5.	**Meerlaagse Veiligheid Dordrecht** Bekrachtiging van de belangrijkste besluiten van de stuurgroep MLV Dordrecht van 2 september: Het onderzoek heeft een kansrijke strategie opgeleverd om bescherming tegen overstromingsrisico's te realiseren op een wijze waarbij de waterveiligheid wordt gerealiseerd, cultuurhistorie zo veel mogelijk wordt behouden en natuur en de economische positie van de regio worden versterkt. Dit geeft naar verwachting een betere oplossing dan de referentiestrategie, die vooral gericht is op preventie van overstromingen via het versterken van de primaire waterkeringen. Voor het eerst in Nederland is daarbij ook een kansrijke 'slimme combinatie' gevonden: realisatie van het vereiste beschermingsniveau door dijken in combinatie met andere maatregelen. In de Deltabeslissing Waterveiligheid en het Nationaal Waterplan is vastgelegd dat de besparing die daarbij ontstaat op de kosten voor dijkversterkingen mag worden ingezet voor de andere noodzakelijke maatregelen. Het voorstel voor wijziging van de Waterwet zal een voorziening bieden waardoor onder voorwaarden slimme combinaties kunnen worden bekostigd. Het BO MIRT besluit om de meerlaagsveiligheidsstrategie voor Dordrecht verder uit te werken via een nieuw MIRT Onderzoek: Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht. Gemeente Dordrecht, Waterschap Hollandse Delta, het Rijk, provincie Zuid-Holland en Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid zullen zich hierbij gezamenlijk inspannen om een besluit te kunnen nemen over de operationele haalbaarheid van deze strategie. Een dergelijk besluit zou in 2017 als alternatief kunnen dienen voor besluitvorming over het (enkel) versterken van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe overstromingskansnormen. Binnen deze strategie past ook het verhogen van de veiligheid door evacuatie op het eiland (aanvullende meerlaagsveiligheid).
6.	**MIRT Onderzoek Alblasserwaard-Vijfheerenlanden** Kennis nemen van de stand van zaken dat in 2015 het plan van aanpak is vastgesteld en dat de presentatie van het eindresultaat met bespreek-/beslispunten in BO MIRT 2016 wordt verwacht.
7.	**MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag** Het directeurenoverleg Rijk/Regio, bij haar vergadering in het voorjaar van 2016, mandaat te verlenen om het plan van aanpak voor de vervolgfase voor het MIRT Onderzoek te beoordelen en hierop een Go/No Go af te geven. Regio's verzoeken de N57/N59 mee te nemen als onderdeel van de hier genoemde opgave.
8.	**MIRT Onderzoek Goederencorridors Oost en Zuid** Kennisnemen van de stand van zaken van de MIRT-goederencorridorstudies Oost en Zuid (Plannen van Aanpak vastgesteld en uitvoering gestart) en voorziene besluitvorming eindresultaat in BO MIRT 2016.
9.	**Inzet Publiek Vastgoed** Kennis nemen van de voortgang van de MIRT-afspraak Publiek vastgoed en instemmen met het agenderen van de resultaten in het BO MIRT 2016.
10.	**Verdieping Nieuwe Waterweg** Het Rijk zal in samenwerking met de initiatiefnemer, het Havenbedrijf Rotterdam, een

	onderzoek doen naar mogelijkheden van medefinanciering als voorbereiding op het starten van een verkenning. Dit project zal moeten passen in het kader van de integrale planvorming van het gehele gebied (topsector chemie), waarbij nut en noodzaak van de verdieping worden getoetst. In de analyse moeten naast verdieping ook onderhoud/beheer en bijkomende kosten meegenomen worden.
11.	**A15 Quick Wins** Er is een bestuurlijke overeenkomst getekend aangaande QuickWins A15, waarin afspraken worden gemaakt over de aanpak en bekostiging van de verkeershinder op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht.

ZEELAND

1.	**Spoorverbinding Zeeland-Antwerpen** ❖ IenM bevestigt de in het spoortafeloverleg uitgesproken bereidheid om, op verzoek van de regio, met de Belgische counterparts in gesprek te gaan over de mogelijk toekomstige meerwaarde van een spoorverbinding Vlissingen-Antwerpen. Het Rijk beziet de juiste gelegenheid voor bespreking van dit onderwerp. ❖ De regio zal nader onderzoek laten uitvoeren naar de potentie van de spoorverbinding Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en dit onderwerp inbrengen voor het BO-MIRT 2016.
2.	**Financiering Sloeweg** ❖ Financiering van de meerkosten van het project Sloeweg is onderwerp van nader overleg tussen Rijk en regio, nadat de kostenraming van het definitieve wegontwerp van de N62 Sloeweg, waaronder de wijze van inrichting van de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg, beschikbaar is gesteld. De eindafrekening van het project Sluiskiltunnel zal hierbij worden betrokken.
3.	**Nautische toegang haven van Vlissingen** ❖ In de VNSC-vergadering van 4 december 2015 is de informatie van Zeeland Seaports beschikbaar die moet aantonen dat de aanleg van een verdiepte smallere geul in de bestaande vaargeul (een zgn. maatwerkgeul) robuust is en niet ten koste gaat van de vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart en de natuur. Wordt dat afdoende aangetoond, dan zal de insteek van regio en Rijk zijn om samen met Vlaanderen het faciliteren van zo’n maatwerkgeul vanuit de VNSC te bestendigen.
4.	**Grevelingen Volkerrak-Zoommeer** (n.a.v. Rondvraag) ❖ De regio meldt namens het Publiek Opdrachtgeverschap dat de financiële dekking voor maatregelen in de bekkens Grevelingen en Volkerak Zoommeer steeds minder wordt en dat de kosten blijven stijgen. Het te dichten gat wordt daarmee steeds groter. De vraag aan de Minister is hoe hiermee om te gaan. ❖ De Minister herkent het signaal dat, ondanks alle gezamenlijke inzet en creativiteit, het gat in de bekostiging te groot is. Dat betekent echter niet dat we meteen maar afstand nemen van het ontwikkelperspectief van de ontwerp-rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Mocht het niet lukken om de totale bekostiging rond te krijgen, dan zou een gefaseerde, meer stapsgewijze aanpak uitkomst kunnen bieden bij het realiseren van het ontwikkelperspectief.

3. OOST-NEDERLAND

1.	**ViA15; A15-A12 Ressen-Oudbroeken** ❖ De Minister heeft het Ontwerp Tracébesluit ondertekend. ❖ Er zijn door Rijk en regio aanvullende afspraken ondertekend. Hiermee gaan Rijk en provincie Gelderland, naar aanleiding van het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan, akkoord met aanvullende afspraken over inpassing en maatregelen op het onderliggend wegennet. ❖ De realisatieplanning wordt geactualiseerd en extern gecommuniceerd (openstelling 2021-2023). ❖ De aanvullende maatregelen worden bekostigd vanuit het beschikbare projectbudget voor zover deze binnen de grenzen van het (O)TB zijn gelegen. ❖ De maatregelen aan het onderliggend wegennet buiten de (O)TB grenzen worden door de provincie opgepakt. Voor de bekostiging van die maatregelen wordt de bijdrage van de provincie aan het hoofdproject (maatregelen binnen (O)TB grens) verlaagd. ❖ De aanvullende afspraken worden voor zover deze liggen binnen de TB-grens verwerkt in het Tracébesluit.
2.	**Herijking spoor** ❖ In het voorstel van IenM is een rijksbijdrage van € 100.000 opgenomen voor een regionale studie naar elektrificatie van de lijn Zevenaar – Winterswijk. Over de nadere invulling van de studie en besteding van het geld worden nog afspraken gemaakt.
3.	**IJsseldelta Zuid (Reevediep fase 2)** ❖ Naar aanleiding van de bestuurlijke "Verkenning versnelde uitvoering van fase 2 Ruimte voor de Rivier IJsseldelta" nemen Rijk en regio zich voor om de aanleg van fase 2 van het Reevediep te versnellen. ❖ Rijk en regio spannen zich in om voor het einde van 2015 het besluit tot versnelling van fase 2 aan de Minister voor te leggen.
4.	**N35** ❖ De provincie Overijssel heeft in aanvulling op de bestuursovereenkomst Wijthmen – Nijverdal van oktober 2014 om een substantiële bijdrage van het Rijk gevraagd om in plaats van een gelijkvloerse kruising een ongelijkvloerse uitvoering van het kruispunt Bos te realiseren om de doorstroming en verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. ❖ Het Rijk ziet geen aanleiding om extra middelen te investeren in kruispunt Bos.
5.	**Meerlaagsveiligheid IJssel-Vechtdelta** ❖ Regio en Rijk stellen de resultaten van het MIRT onderzoek IJssel-Vechtdelta vast. ❖ Regio en Rijk hebben samen met gebiedspartners en ketenpartijen een strategie meerlaagsveiligheid en klimaatbestendigheid ontwikkeld voor de IJssel-Vechtdelta. ❖ De regio gaat de strategie met een concreet uitvoeringsprogramma uitvoeren. ❖ Het Rijk zal de uitvoering met aandacht blijven volgen, kennis uitwisselen en een podium bieden. ❖ De regio gaat actief op zoek naar gebieden in landsdeel Oost, waar het toepassen van het concept meerlaagsveiligheid/slimme combinaties kansrijk lijkt.
6.	**A1/A30** ❖ Het Rijk onderzoekt of op korte termijn, met de inzet van beperkte middelen uit bestaande programma's, aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid en de doorstroming bij de aansluiting A1/A30 te verbeteren.
7.	**WaalWeelde** ❖ De Provincie Gelderland voert een evaluatie WaalWeelde uit in samenwerking met Rijkswaterstaat. ❖ De provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Oost Nederland maken een voorstel voor samenwerkingsprojecten, daar waar beide organisaties opgaven hebben te realiseren. Dit betreft opgaven die in beleid zijn vastgelegd en waarvoor budget beschikbaar is. ❖ Het Rijksvastgoedbedrijf voert een probleemanalyse uit met betrekking tot de grondstrategie uiterwaarden, teneinde het beheer van de uiterwaarden efficiënter te organiseren en inrichtingsopgaven efficiënter te realiseren.

8.	**Oost Nederland bereikbaar via water** Om Oost Nederland bereikbaar te houden via het water zal eind 2015: ❖ De bestuursovereenkomst brug- en sluisbediening Twentekanalen tussen Minister en de regionale stakeholders afgerond worden. ❖ De voorbereiding voor een MIRT projectbesluit voor de verruiming van de Twentekanalen tot klasse Va afgerond worden. ❖ Rijk en regio hebben gesproken over de stremmingsduur bij de renovatie van de sluizen Delden en Hengelo. Benadrukt is dat het beperken van de stremmingsduur en hinder een belangrijk punt is in de werkwijze van Rijkswaterstaat, die aannemers daartoe ook uitdaagt. Voor input en afstemming zijn en worden regionale partijen uitgebreid betrokken.
9.	**Beter Benutten regionaal spoor** ❖ Rijk en regio hebben ter verbetering van de betrouwbaarheid besloten tot de aanleg van 4,5 km dubbel spoor tussen Zevenaar en Didam op de lijn Arnhem-Winterswijk. ❖ Met dit dubbel spoor komt er een betrouwbaardere dienstregeling en een betere aansluiting op de treinen in Arnhem. Deze maatregel wordt door zowel het Rijk als door de regio gefinancierd. Het rijk draagt € 9,1 mln. bij in aanvulling op de € 10 mln. uit het Lenteakkoord, de provincie Gelderland draagt € 34,5 mln. bij.
10.	**Versterken bruggen over het Twentekanaal** ❖ Als uitkomst van het MIRT Onderzoek Bruggen over het Twentekanaal zal het Rijk de Ehzerbrug, de Dorrebrug, de Warmtinkbrug en de Markelosebrug versterken. Rijk en Regio betalen ieder 50% van de kosten.
11.	**Gebiedsgericht MIRT onderzoek Arnhem Nijmegen** ❖ De regionale overheden en het bedrijfsleven hebben samen met onderwijs- en kennisinstellingen het initiatief genomen tot het opstellen van een uitvoeringsagenda Arnhem Nijmegen; het Rijk sluit actief aan.
12.	**Strategisch gesprek over afstemming van rivierverruiming en dijkverbetering** <u>Maatregelen tot 2030</u> ❖ Rijk en regio starten conform het regionale voorstel twee MIRT-verkenningen: hoogwatergeul Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort. Deze projecten geven invulling aan de ambitie van het Deltaprogramma om met rivierverruiming de waterveiligheidsopgave aan te pakken (naast het versterken van de dijken) en bieden mogelijkheden voor natuur, recreatie en economische ontwikkeling in het gebied. ❖ De dijkversterkingsprojecten langs de Waal kunnen de waterstandsdaling als gevolg van de hoogwatergeul Varik-Heesselt als uitgangspunt hanteren in hun opgave. Rijk en waterschap Rivierenland maken gezamenlijk noodzakelijke afspraken in het kader van het HWBP over de borging van de te hanteren waterstandslijn als uitgangspunt voor de dijkverbetering langs de Waal. Daarbij bestaat ruimte om de waterstandsdaling en de dijkopgave te optimaliseren, bijvoorbeeld met het onderzoeken van een regelbare inlaat van de hoogwatergeul. Dit onderzoek pakken het waterschap en de provincie Gelderland samen op, waarbij de inzet is om haalbaarheid en effectiviteit snel duidelijk te krijgen. De urgente dijktrajecten Gorinchem-Waardenburg en Waardenburg-Tiel houden geen rekening met eventuele nieuwe rivierverruimende maatregelen langs de Merwedes (o.a. nevengeul Sleeuwijk). ❖ De kosten voor de hoogwatergeul Varik-Heesselt en het Rivierklimaatpark IJsselpoort zijn ingeschat op € 160 respectievelijk € 48 miljoen en kennen in deze fase een grote bandbreedte van € 109-211 miljoen respectievelijk € 34–63 miljoen. ❖ Deze maatregelen worden gefinancierd vanuit de regio en IenM, mede met bijdragen vanuit het Hoogwaterbeschermings-programma (besparingen op de kosten voor dijkversterking): o De kostenbesparing op het HWBP wordt ingeschat op € 36 en € 5 miljoen voor respectievelijk Varik-Heesselt en IJsselpoort. Om mogelijk te maken dat de besparing op het HWBP kan worden ingezet voor rivierverruiming past IenM de regelgeving aan. o De provincie Gelderland reserveert € 40 miljoen voor de realisatie van Varik-Heessselt en IJsselpoort. o IenM reserveert maximaal € 96 miljoen voor beide projecten uit de beschikbare € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierverruiming. Daarnaast besteedt IenM € 4 miljoen aan het doorlaatbaar maken van het zuidelijke landhoofd van de brug A27

- over de Boven Merwede nabij Sleeuwijk (wegproject A27 Houten – Hooipolder). Daarmee komt de rijksreservering voor de Rijntakken in totaal op maximaal € 100 miljoen. IenM beschikt niet over aanvullend budget voor een 2e tranche van maatregelen tot 2030.
  - Natuurmonumenten heeft € 6 miljoen beschikbaar voor de natuurontwikkeling in Rivierklimaatpark IJsselpoort vanuit verschillende bronnen (Rijk, provincie Gelderland, Postcodeloterij en LIFE+programma van de EU). De regio schat de totale dekking uit natuurmiddelen en Kaderrichtlijn water in op € 10 miljoen.
- ❖ Op basis van de huidige kosteninschattingen resteert nog een gat in de financiële dekking van circa € 20-30 miljoen. Mogelijk kan een deel van dit gat worden opgevuld door een hogere besparing op het HWBP dan nu ingeschat, of door de kosten omlaag te brengen. De resterende kosten worden aangevuld door regionale en/of markt partijen, waarbij de bijdrage van de waterschappen alleen bestaat uit besparingen op het HWBP. Als de raming van de kosten meer dan € 25 miljoen lager uitvalt dan de huidige ramingen, zal de bijdrage van IenM ook naar rato worden verlaagd.
- ❖ Een besluit over de start van de planstudiefase en taakstellende financiële afspraken per project volgen eind 2017 na afloop van de verkenningsfase op basis van nadere uitwerking.
- ❖ De Provincie Gelderland stelt in samenwerking met betrokken partijen voor beide MIRT-Verkenningen een Plan van aanpak op. Op basis van het Plan van aanpak worden afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten voor de uitvoering van de Verkenning.
- ❖ Voor Varik-Heesselt worden aanvullend de volgende afspraken gemaakt:
  - Onderdeel van de MIRT-Verkenning is een integrale gebiedsontwikkeling (inclusief gebiedsvisie) waarin lokale opgaven zijn gekoppeld aan de opgave voor waterveiligheid (benutten van meekoppelkansen).
  - Provincie Gelderland, waterschap Rivierenland, gemeente Neerijnen en het Rijk voeren de MIRT-Verkenning in gezamenlijkheid uit, met de provincie Gelderland als trekker en in nauwe samenwerking met burgers, bedrijven, agrariërs en belangenorganisaties.
  - De MIRT-verkenning hoogwatergeul Varik-Heesselt wordt uitgevoerd in afstemming met het HWBP project Tiel-Waardenburg, in een nog nader vast te leggen samenwerking tussen waterschap Rivierenland en provincie Gelderland. Bij de samenwerking is aandacht voor de inhoudelijke en organisatorische samenhang tussen beide projecten.
- ❖ Voor Rivierklimaatpark IJsselpoort worden aanvullend de volgende afspraken gemaakt:
  - De drie deelgebieden Koppenwaard, Westervoort-Noord en Velperwaarden binnen het Rivierklimaatpark vormen het startpunt voor een integrale aanpak van natuur, economie, recreatie en water.
  - Onderdeel van de MIRT-Verkenning is het verkennen van de mogelijkheden voor het samen laten opgaan van (een deel van) dijkversterkingen (HWBP) en het programma voor Rivierklimaatpark IJsselpoort.
  - De MIRT-verkenning wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking en afstemming met de gemeenten Rheden, Westervoort, Arnhem en Zevenaar, provincie Gelderland, waterschap Rijn en IJssel, het Rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties, met de provincie Gelderland als trekker.
  - Parallel aan de Verkenning onderzoekt de provincie Gelderland het draagvlak voor het opstellen van een (intergemeentelijke) structuurvisie.

<u>Lange termijn aanpak</u>

- ❖ Provincies, waterschappen en IenM werken samen in het rivierengebied aan concrete en haalbare doelen voor rivierverruiming per riviertak na 2030, in samenhang met de dijkversterkingsopgave.

4. NOORD-NEDERLAND

<table>
<tr><td>1.</td><td>

MIRT-onderzoek 'Economie en ecologie Eems-Dollard in balans'

<u>MIRT-ONDERZOEK</u>

- Rijk en regio stellen de probleemanalyse van het MIRT-onderzoek 'Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans' vast (zoals vastgesteld in het Eindrapport MIRT-onderzoek Eems-Dollard). Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de Eems-Dollard niet optimaal functioneert. Er is een toename geconstateerd van vertroebeling. Deze wordt veroorzaakt door een toenemende hoeveelheid slib in het water.
- Vast wordt gesteld dat de oplossingen voor de geconstateerde problemen liggen in drie oplossingsrichtingen:
  1. Het herstellen van de hydromorfologische integriteit met passende dimensionering van het estuarium en bijbehorende morfologische dynamiek;
  2. Het herstellen van gezonde leefgebieden (land-water overgangen: kwelders en polders) van voldoende areaal en kwaliteit, en estuariene gradiënten tussen het zoet- en het zoutwatersysteem ter versterking van de connectiviteit;
  3. Het verbeteren van de basis van het voedselweb (de primaire productie) door voorkomen van verdere vertroebeling en terugdringen van de troebelheid.
- In het kader van het MIRT-onderzoek is geïnventariseerd welke lopende maatregelen en maatregelideeën passen binnen de drie oplossingsrichtingen. Rijk en regio constateren dat er al diverse maatregelen, zowel door het Rijk als door de regio, lopen dan wel in ontwikkeling zijn, maar dat de effecten van de voorgenomen maatregelen op de Eems-Dollard niet altijd even bekend zijn.
- De Eems-Dollard is onderdeel van de Waddenzee, een internationaal erkend natuurgebied.
- De complexiteit van de opgave vraagt om een samenhangende lange termijn aanpak om het ecologisch streefbeeld 2050 te realiseren. Rijk en regio spreken af dat zij deze aanpak gezamenlijk ontwikkelen en (doen) uitvoeren waar nodig in afstemming met Duitsland. Het Rijk zal de noodzakelijke relaties met deelstaat Nedersaksen oppakken met als doel te komen tot nadere afspraken over de aanpak van de Eems-Dollard problematiek.

<u>MEERJARIG ADAPTIEF PROGRAMMA EEMS-DOLLARD</u>

- Rijk en regio spreken af om, onder gezamenlijke regie van het ministerie van IenM en de provincie Groningen, een meerjarig adaptief programma Eems-Dollard op te stellen. IenM en de provincie Groningen stellen elk € 200.000,- (incl. BTW) beschikbaar voor de periode 2016-2017 onder voorbehoud van onderbouwing. Voor de eerste fase wordt een kwartiermakersteam aangesteld.
- Rijk en regio spreken af dat in het voorjaar 2016 nadere besluitvorming zal plaatsvinden over het meerjarig adaptief programma, inclusief de verschillende deelsporen, naar aanleiding van de kwartiermakersfase. Het programma wordt vormgegeven aan de hand van de drie oplossingsrichtingen.
- Onderdelen van het programma zijn een voorstel voor prioritering en financiering van maatregelen, alsmede rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende bij de Eems-Dollard betrokken partijen, waarbij de diverse gremia rondom de Waddenzee en de partners aan Duitse zijde betrokken worden.
- Het programma beoogt samenhang met lopende en toekomstige initiatieven zoals het Integraal Managementplan Eems-estuarium, waarin Duitsland en Nederland maatregelen benoemen die bij kunnen dragen aan de verbetering van de kwaliteit van het estuarium, initiatieven vanuit het Platform Ecologie & Economie in balans (E&E), het maatregelenprogramma KRW en het beheerplan Natura2000 (i.o.).
- Als overkoepelend onderdeel van het meerjarig adaptief programma zal, onder regie van Rijkswaterstaat Noord-Nederland een onderzoek- en monitoringprogramma op worden gesteld, waarbij ook aandacht besteed wordt aan de modellering die nodig is om maatregelen voor herstel van de hydromorfologische integriteit (oplossingsrichting 1) te kunnen ontwikkelen. Dit onderzoeks- en monitoringprogramma zal gebruik maken van de adviezen van onder meer het Programma voor een Rijke Waddenzee en de Waddenacademie.
- De regio spant zich in om, zo mogelijk samen met rijkspartners en als onderdeel van het meerjarig adaptief programma, oplossingsrichting 'Estuariene connectiviteit', de eerste tranche van het uitvoeringsprogramma Vitale Kust te realiseren. In dit programma staan

</td></tr>
</table>

verbetering van verbindingen tussen land en water en tussen zoet en zout water centraal.

- ❖ Rijk en regio spreken af om, als onderdeel van de oplossingsrichting 'Primaire productie', een Innovatieprogramma Slib uit te werken. Op initiatief van E&E zijn de mogelijkheden van een dergelijk programma verkend. Onder de gezamenlijke regie van Rijkswaterstaat, provincie Groningen, de ministeries van IenM en EZ, Groningen Seaports en Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta en in samenwerking met de Coalitie Wadden Natuurlijk zal dit programma verder uitgewerkt worden. IenM en de provincie Groningen stellen beide € 100.000,- (incl. BTW) beschikbaar voor de kwartiermakersfase.
- ❖ Onderdeel van het adaptief programma zijn ook de reeds lopende maatregelen. Vanuit de Kaderrichtlijn Water gaat het om het verwijderen van de Griesberg (€ 13,5 miljoen incl. BTW) en een vervolg op het huidige KRW-slibonderzoek, namelijk KRW-slibonderzoek periode 2016-2022 (€ 1 miljoen incl. BTW).

<u>PILOTS</u>

- ❖ Rijk en regio spreken af om, vooruitlopend op de vorming en besluitvorming over het adaptief programma en het innovatieprogramma de volgende pilots uit te voeren. Hierover zijn de volgende (financiële) afspraken gemaakt.
    - o Pilot Nuttig toepassen van Waddenslib
        - – De pilot richt zich op het nuttig en rendabel toepassen van Waddenslib voor onder meer zandgrondverbetering in de Veenkoloniën en de aanleg van natuurkwelders in en aan de rand van het Eems-estuarium. De pilot is een vervolg op de praktijkproef uit 2015.
        - – Financiering: IenM € 100.000 (incl. BTW); EZ € 100.000 (incl. BTW); provincie Groningen circa € 300.000 (o.v.v. toetsing POP3-regeling, excl. BTW); Groningen Seaports € 180.000 (excl. BTW) en Waddenfonds (aanvraag) € 1.120.000 (excl. BTW).
    - o Pilot Slibvang in kwelders - Brede Groene Dijk
        - – Pilot Brede Groene Dijk (BGD) is onderdeel van de POV Waddenzeedijken van het HWBP (geraamde kosten € 6.524.552,-). Voorgesteld onderdeel binnen de pilot BGD is het demonstratieproject 'slibinvang op de kwelder' (initiatiefnemer Waterschap Hunze en Aa's, geraamde kosten € 1.351.026,-).
        - – Financiering: HWBP (o.v.v. toetsing subsidieregeling) € 500.000 (incl. BTW) en LIFE Nature (aanvraag) € 851.026 (excl. BTW).
    - o Pilot Kleirijperij
        - – De pilot behelst het realiseren van twee voorzieningen in de buurt van de zeedijk, waar waddenslib geconsolideerd zal worden om er klei voor de geplande dijkversterking van te maken. Door meerdere varianten te onderzoeken ontstaat kennis over een optimaal rijpingsproces, inclusief toepassingsmogelijkheden voor de slibfracties waar geen klei van gemaakt kan worden.
        - – Rijk en regio spreken af de pilot verder uit te werken tot een voldragen voorstel, waarover voorjaar 2016 een besluit genomen kan worden.
    - o Pilot Dubbele Dijk
        - – Project Dijkversterking Eemshaven - Delfzijl is onderdeel van de POV Waddenzeedijken van het HWBP (geraamde kosten ca. € 130 miljoen). Voorgesteld onderdeel binnen het project Dijksversterking is de pilot Dubbele Dijkzone (initiatiefnemer provincie Groningen, geraamde kosten ca € 18 miljoen).
        - – Financiering: HWBP (o.v.v. toetsing subsidieregeling) € 9 miljoen (incl. BTW); EZ € 200.000 (incl. BTW); provincie Groningen € 3,6 miljoen (excl. BTW); Waddenfonds (aanvraag) € 3,4 miljoen (excl. BTW) en LIFE Nature (aanvraag) € 1 miljoen (excl. BTW).
- De bijdrage vanuit HWBP heeft betrekking op de kosten inzake waterveiligheid. Hierop is de financieringsregeling HWBP ("Regeling subsidies hoogwaterbescherming 2014", Staatscourant 2014 nr. 7049) van toepassing met de daarbij geldende afspraken en werkwijzen. Voor het HWBP geldt dat deze voor 50% wordt gefinancierd door het ministerie van IenM en voor 50% door de waterschappen.
- EZ is voornemens tot en met 2018 jaarlijks vergelijkbare bedragen, als hierboven vermeld voor EZ, voor de uitvoering van ecologisch georiënteerde maatregelen beschikbaar te stellen.

2.	**MIRT-onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen'** ❖ Rijk en regio stellen het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen' vast. Het onderzoek is gericht op de stap van 16% duurzame energie in 2023 naar 100% duurzame energie in 2050. In fase 1 en 2 doet de Energy Academy Europe/Rijksuniversiteit Groningen empirisch onderzoek naar alle factoren die invloed hebben op kansen en acceptatie van duurzame energiebronnen. ❖ Rijk en regio streven er naar fase 2 van het onderzoek -de uitwerking van de probleemanalyse- in het voorjaar 2016 beschikbaar te hebben. ❖ Voor de uitwerking van fase 3 van het onderzoek -de uitwerking van oplossingsrichtingen- is budget gereserveerd. De exacte inzet van middelen wordt nader uitgewerkt op basis van de uitkomsten van fase 2.
3.	**MIRT-onderzoek 'Concurrentiekracht Noord-Nederland'** ❖ Rijk en regio stellen het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek 'Concurrentiekracht Noord-Nederland' vast. Onderzocht wordt met welke andere inzichten, beleidsopties en ruimtelijke strategieën uit recent verrichte onderzoeken de concurrentiekracht van Noord-Nederland kan worden vergroot. ❖ Rijk en regio streven er naar fase 2 van het onderzoek - de uitwerking van de probleemanalyse - in het voorjaar 2016 beschikbaar te hebben. ❖ De (tussen)resultaten van het MIRT-onderzoek 'Concurrentiekracht Noord-Nederland' en de gezamenlijke doorlichting van provincies-NOM-NFIA/EZ naar het Noordelijke vestigingsklimaat onderling worden uitgewisseld en benut.
4.	**MIRT-onderzoek 'Anders Benutten'** ❖ Rijk en regio stellen het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek 'Anders Benutten' vast. Centrale vraagstelling van het onderzoek is betaalbare bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit anticipeer- en krimpregio's. ❖ Rijk en regio streven er naar fase 2 van het onderzoek - de uitwerking van de probleemanalyse - in het voorjaar 2016 beschikbaar te hebben. ❖ Conform afspraak uit het BO MIRT 2014 stellen Rijk en regio elk € 25.000 beschikbaar. Dit budget wordt ingezet voor de pilot informatieplatform 'Anders Benutten'. ❖ Voor de uitwerking van fase 3 van het onderzoek, de uitwerking van oplossingsrichtingen is budget gereserveerd. De exacte inzet van middelen wordt nader uitgewerkt op basis van de uitkomsten van fase 2.
5.	**Start MIRT-onderzoek 'Holwerd aan Zee'** ❖ Regio en Rijk besluiten tot de start van het MIRT-onderzoek "Holwerd aan Zee". "Holwerd aan Zee" is een initiatief van onderop met draagvlak in de streek en betreft het plan om de oorspronkelijke relatie van Holwerd met de zee te herstellen. Het onderzoek is gericht op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle economische impuls voor Noordoost-Fryslân, waar bevolkingsaantallen teruglopen en de economische basis smal is. De start van het MIRT-onderzoek is door de stakeholders (IenM, RWS, EZ, Wetterskip Fryslân, provincie Fryslân, gemeente Dongeradeel en de Stichting Holwerd aan Zee) gezamenlijk opgesteld. ❖ De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor het MIRT-onderzoek en stelt namens de stakeholders een onafhankelijk projectleider aan. Deze zal een uitgebreid plan van aanpak opstellen waarin de onderzoeksopzet inzichtelijk wordt gemaakt: de probleem- c.q. kansbeschrijving, de samenhang van de onderzoekssporen, de beoogde maatregelen, een kosten-baten-analyse en de wijze waarop de governance wordt georganiseerd. De kosten voor de inhuur van de projectleider wordt door de stakeholders gezamenlijk gedragen. ❖ Het MIRT-onderzoek bevat een analyse van de problematiek en kansen en kent de volgende sporen, te weten: 1: Leefbaarheid 2: Natuur, landschap en cultuurhistorie 3: Effectiviteit spoelmeer t.a.v. vaargeulverbetering en bereikbaarheid 4: Private investeringen 5: Project Overstijgende Verkenningen Waddenzeedijken (POV) ❖ Op basis van deze sporen worden de kosten en dekking van het plan in beeld gebracht. Verder wordt ingegaan op governance voor het vervolg. ❖ Het bestuurlijk overleg van de stakeholders fungeert als stuurgroep voor het onderzoek.

	❖ De uitkomsten van het integrale onderzoek worden in het BO MIRT van het najaar 2016 gepresenteerd met het oog op een vervolgbeslissing. ❖ De uitkomsten en het proces rond spoor 3 (effectiviteit spoelmeer) zijn gerelateerd aan de oplevering van de uitkomsten van het Open Plan Proces vaargeul Ameland. ❖ Bij een go voor het project of een go voor een alternatief voorstel worden de afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst met daarin de financiële en bestuurlijke verantwoordelijkheden van de partijen die participeren in het project.
6.	**Herijking (LTSA)** ❖ In het voorstel van IenM is een rijksbijdrage van € 100.000,- opgenomen voor een regionale studie naar elektrificatie van de lijn Groningen-Leeuwarden-Nieuwschans. Dit onderzoek zal plaatsvinden door de regio. De aanpak is afgestemd met de regio.
7.	**Verduurzaming/elektrificatie Leeuwarden-Nieuweschans (Herijking LTSA)** ❖ In het kader van de Herijking LTSA stelt het Ministerie van IenM € 100.000 beschikbaar voor onderzoek naar elektrificatie/verduurzaming van de baanvakken Groningen-Leeuwarden en Groningen-Nieuweschans. Dit geldt definitief op het moment dat over het voorstel van IenM ten aanzien van de Herijking een formeel besluit genomen is en nadat de Kamerbehandeling heeft plaatsgevonden. ❖ Als de uitkomst van het onderzoek positief is en de beslisinformatie compleet is, dan kan een investeringsbesluit tot verduurzaming van het OV worden opgesteld. ❖ Voor deze investeringsbesluiten en de niet opgenomen eerste laags-voorstellen uit de Herijking, wordt een dynamische programmering ingezet, die aansluit bij de LTSA en reguliere infraprogrammering in het MIRT. Hierbij geldt dat de investeringsbesluiten voortkomend uit bovenstaande studies voorrang krijgen boven de andere eerste laags-voorstellen die nu niet zijn opgenomen. ❖ Ook worden, bij een investeringsbesluit, afspraken gemaakt over de kosten voor beheer en onderhoud op basis van het landelijke kader zoals momenteel door IenM in overleg met het IPO wordt opgesteld. ❖ De IenM-bijdrage aan het onderzoek zal worden toegevoegd aan het Provinciefonds ten behoeve van de provincie Groningen. ❖ Het trekkerschap van het onderzoek wordt door de provincies Fryslân en Groningen gezamenlijk ingevuld. Het Ministerie van IenM en ProRail zullen bij het onderzoek worden betrokken. ❖ Het onderzoek zal starten in het eerste kwartaal van 2016.
8.	**Station Hoogkerk** ❖ Het Ministerie van IenM is bereid een investeringsbijdrage te leveren tot hooguit de bepaalde maximale bijdrage van € 6,5 miljoen incl. BTW voor de realisatie van station Hoogkerk vanuit het budget van het weer heropende programma Nieuwe Stations, op voorwaarde dat de ingediende informatie voldoet aan de gestelde kaders voor nieuwe stations (zoals bepaald in de brief aan de Kamer van 4 december 2009). Het bovenstaande geldt op het moment dat het voorstel van IenM over de Herijking een formeel besluit is en nadat de Kamerbehandeling heeft plaatsgevonden.
9.	**Voorkeursvariant Zwolle-Herfte en opstelterrein RGS Zwolle** ❖ Het Bestuurlijk Overleg Spoor Noord-Nederland (SNN/Overijssel/Zwolle – Prorail – IenM) heeft een integraal advies aan de Staatssecretaris van IenM uitgebracht over de variantkeuze met betrekking tot Zwolle-Herfte en het opstelterrein RGS te Zwolle. Het advies luidt als volgt: o Met betrekking tot Zwolle-Herfte wordt gekozen voor een dive-under bij Herfte ("variant 3"). o Met betrekking tot het RGS-opstelterrein wordt gekozen voor de uitgebreide variant ("variant 3") met volledige folie-afdichting in verband met drinkwaterbescherming. o In de engineeringsfase van het project zoekt ProRail financiële ruimte om de garantstelling 'extra snelheidsverhoging' vanuit de middelen voor de Motie Koopmans te laten vervallen. Mocht ProRail deze ruimte niet vinden, dan wordt deze gecreëerd door te kiezen voor het minder uitgebreide opstelterrein RGS ("variant 1"). Indien na afronding van het project financiële ruimte blijkt te bestaan, dan zal de perronkap op spoor 15/16 te Zwolle hieruit worden gefinancierd. ❖ Rijk en regio zullen zich inspannen om beide projecten overeenkomstig dit advies en volgens planning tot uitvoering te brengen. ❖ De vervolgprocedure is dat het Rijk zo spoedig mogelijk de tracéprocedure afrondt,

	waarna de realisatie kan beginnen. Ten behoeve hiervan wordt in het eerste kwartaal van 2016 het ontwerp-tracébesluit vastgesteld en in het vierde kwartaal van 2016 het tracébesluit.
10.	**Beter benutten regionaal spoor** ❖ Rijk en provincie Groningen besluiten tot het vergroten van de treincapaciteit op de verbinding Groningen-Roodeschool, door het verlengen van twee treinstellen met elk één tussenbak. Daarvoor wordt € 8.204.184 (incl. BTW; prijspeil 2014) beschikbaar gesteld, met een kostenverdeling Rijk/provincie van 50/50. ❖ Rijk en regio besluiten tot de continuering van de activiteiten met de onderwijsinstellingen in de regio Groningen/Assen voor de periode medio 2015 - medio 2018. Rijk en regio stellen hiervoor € 980.400 (excl. BTW) beschikbaar, met een kostenverdeling Rijk/regio van 50/50. ❖ Rijk en regio besluiten tot de continuering van de spitsmijdenaanpak in Noord-Nederland voor 2016. Rijk en regio stellen hiervoor € 355.000 (excl. BTW) beschikbaar, met een kostenverdeling Rijk/regio van 50/50. Rijk en regio zeggen toe beiden € 202.500 (excl. BTW) te reserveren voor de periode tot en met medio 2018.
11.	**Treinverbinding Leeuwarden-Harlingen** ❖ De treinen tussen Leeuwarden en Harlingen hebben op dit moment geen mooie halfuursligging, maar rijden in een ligging van 35/25. In opdracht van Rijk en regio heeft ProRail via een 'expert judgement' de investeringskosten in kaart gebracht die nodig zijn om een 30/30 minuten-dienstregeling tussen Leeuwarden en Harlingen mogelijk te maken. De uitkomsten ervan zijn in oktober 2015 door ProRail gepresenteerd. De provincie Fryslân beraadt zich komend jaar samen met de betrokken partijen op de vraag hoe dit project verder kan worden opgepakt.
12.	**Wunderline: Kwaliteitsverbetering Spoorlijn Groningen-Bremen** ❖ De provincie Groningen levert in juni 2016 informatie voor de definitieve toekenning van € 17 miljoen door het Ministerie van IenM. ❖ Het Ministerie van IenM blijft zich inzetten om de provincie Groningen en haar partners te ondersteunen bij het verder creëren van (financieel) draagvlak in Duitsland en Brussel. ❖ Groningen heeft het project ook aangedragen als een van de thema's voor de spoortop die het ministerie samen met de landsdelen in 2016 organiseert. De spoortop zal naar verwachting georganiseerd worden in combinatie met de Europese TEN-T dagen die in juni 2016 gehouden worden.
13.	**Reactivering spoorlijn Veendam-Stadskanaal** ❖ De provincie Groningen en IenM zien mogelijkheden de spoorlijn Veendam-Stadskanaal te reactiveren binnen de status "Bijzonder spoor". De provincie bereidt een ontheffingsaanvraag aan het Ministerie van IenM voor om personenvervoer mogelijk te maken met een hogere snelheid dan 30 km/u.
14.	**Afsluitdijk, sluis Kornwerderzand** ❖ De go/no go beslissing voor de door de regio gewenste bredere sluis Kornwerderzand in de Afsluitdijk (= regiovariant) wordt uitgesteld. ❖ De betrokken provincies, gemeenten en marktpartijen blijven zich inspannen om de resterende financiering van de regiovariant te realiseren. ❖ De huidige wijze waarop IenM en RWS zijn betrokken in de planvoorbereiding wordt gecontinueerd. ❖ Zodra de regio een afgerond financieringsvoorstel heeft wordt het overleg tussen Rijk en regio over de realisatie van het plan opgestart.
15.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl** ❖ Rijk en provincie gaan in 2016 de voorbereidende besprekingen starten ten behoeve van de in 2017 definitief te maken afspraken over het vervangen van de drie resterende bruggen in de Hoofvaarweg Lemmer-Delfzijl. ❖ Rijk en provincie Fryslân spreken af dat de remmingwerken van de bruggen Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw en Blauwverlaat bij voorrang worden vervangen, indien er op aan te besteden projecten uit fase 1 of 2 financiële ruimte resteert. Over de planning en financiering worden zo spoedig mogelijk afspraken

	gemaakt doch uiterlijk tegelijk met de overige in 2017 te maken afspraken over de vervanging van de bruggen.
16.	**Westgat** ❖ Rijk en regio onderzoeken of, en zo ja hoe, een duurzame en rendabele ingreep in het Westgat mogelijk is ten einde de bereikbaarheid van Lauwersoog te verbeteren. ❖ De uitkomsten van een morfologisch onderzoek en een MKBA moeten hier inzicht in bieden en zijn in de tweede helft van november beschikbaar. ❖ De uitkomsten van het onderzoek worden besproken in het Bestuurlijk Overleg Westgat. Het bestuurlijk overleg formuleert een voorstel voor een eventuele ingreep. ❖ Na consultatie van EZ in verband met Natuurbeschermingswet, vindt binnen IenM besluitvorming op het voorstel van het bestuurlijk overleg plaats.
17.	**Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam** ❖ De Minister van IenM heeft op 26 augustus 2015 de Startbeslissing Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam getekend. Hiermee start de Verkenningsfase, waarin de alternatieven, de mogelijk te treffen milieumaatregelen en het bestuurlijk voorkeurs-alternatief nader worden uitgewerkt. Een Ontwerp-Tracébesluit is voorzien in 2017.
18.	**Voortgangsrapportage RSP** ❖ De zevende voortgangsrapportage RSP wordt vastgesteld en als bijlage toegevoegd bij de aanbieding van de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT aan de Tweede Kamer.
19.	**Bekostiging luchtverkeersleiding Groningen Airport Eelde** ❖ Zoals gemeld in de brief van 18 februari 2015 (TK 31936-nr.258) wordt er als vervolgstap voor de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens eerst een marktverkenning uitgevoerd. ❖ De resultaten van de marktverkenning worden begin 2016 verwacht. Op basis daarvan zal het verdere (besluitvormings)proces en bijbehorende overlegstructuur worden bepaald. ❖ Zoals aangegeven in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 30 september 2015 worden er geen onomkeerbare stappen gezet totdat er met de Kamer over dit onderwerp is gesproken.

5. NOORD-BRABANT - LIMBURG

1.	**Besluiten Bereikbaarheid Zuid-Nederland** Hierover bent u op 5 november 2015 separaat geïnformeerd middels de brief 'Bereikbaarheid Zuid-Nederland' (Kamerstuknummer 2015Z20841).
2.	**Grensoverschrijdende railagenda** ❖ Het Rijk zal zich inzetten voor grensoverschrijdende IC - verbindingen met als doel het Nederlandse spoorwegennet te verbinden met de HSL-stations in België en Duitsland. ❖ Partijen aan beide zijden van de grens zoeken naar mogelijkheden om bestuurlijke kansen die ontstaan actief te benutten. Om dit proces te faciliteren wordt een stuurgroep ingesteld waar op strategisch (en operationeel) niveau de juiste stappen worden gezet, waarbij het Ministerie van IenM het voorzitterschap op zich neemt. Deelnemers aan deze stuurgroep zijn het Ministerie van IenM, NS, Provincie Limburg, Provincie Noord- Brabant, ProRail (en Arriva). De scope van deze stuurgroep zijn de beide IC verbindingen van Zuid-Nederland naar Duitsland. ❖ De onderzoekssystematiek uit het opdrachtgeversoverleg MRX worden gevolgd (zoals bijvoorbeeld met betrekking tot BuCa en treinpaden etc.). Dit in samenhang met de onderzoeksacties rond het tracé Eindhoven-Düsseldorf. Rijk en regio treden op basis van deze beslisinformatie met elkaar in overleg over de benodigde maatregelen en bijbehorende financiering, waarbij in lijn met de uitkomsten van de OV en Spoortafel nadrukkelijk gekeken zal worden naar creatieve financieringsopties. ❖ Rijk en regio zullen zich gezamenlijk inspannen om alle benodigde beslisinformatie binnen de in de Ten-T gestelde termijnen beschikbaar te hebben en dit via de stuurgroep tot besluitvorming te brengen, met in acht name van de vier pijlers: infrastructuur, exploitatie, tarifering/ticketing en governance/concessietechniek. Het Ministerie van IenM hecht aan het verbeteren van de verbinding met Aken. Hiervoor is al een bijdrage gereserveerd. Voor wat betreft de voor een IC verbinding benodigde extra infrastructuur tussen Heerlen en de Duitse grens zal de de genoemde stuurgroep zorgen dat beschikt kan worden over de juiste beslisinformatie, ook om tijdig klaar te zijn voor de gestelde Ten-T - termijnen. Hierover zal nog gezamenlijk overleg plaatsvinden. ❖ Ten aanzien van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf is de inzet gericht op een gezamenlijke inspanning richting Duitsland ten behoeve van de benodigde investeringen aan Duitse zijde. Voor deze verbinding resteert een exploitatievraagstuk, waar op dit moment gezamenlijk invulling aan wordt gegeven. ❖ Voor wat betreft de verbinding Roosendaal-Antwerpen zien partijen goede mogelijkheden om uiterlijk in 2016 een gedragen oplossing te hebben bereikt, waaraan zowel de Nederlandse en Belgische partners medewerking willen en kunnen geven. De concretisering van deze afspraken zal binnen zes maanden zijn afgerond en zijn neergelegd in een overeenkomst. ❖ Ter verbetering van de kwaliteit van internationale spoorverbindingen is in het BO Zuidvleugel-Zeeland afgesproken: o Voor de lange termijn (na 2028) in het kader van het Programma Toekomstbeeld OV in samenwerking met de NS een onderzoek uit te voeren naar realiseerbaarheid (technisch, capaciteit en exploitatiemogelijkheden) en kosten/baten van twee mogelijke directe en snellere verbindingen van de zuidelijke Randstad met Duitsland; te weten één via Breda-Eindhoven en één via Utrecht- Arnhem. Vanuit de regio Brabant/Limburg wordt verzocht om als onderdeel van de te onderzoeken opties ook de eventuele doorgroei naar HSL/ICE onderdeel uit te laten maken. Dit zal in het project worden ingebracht. o Dat de regio samen met NS initiatief zal nemen om voor de korte termijn een businesscase te ontwikkelen voor een directe verbinding met Duitsland. Resultaten worden besproken op de OV en Spoortafel. ❖ De provincies Noord-Brabant en Limburg, c.q. de daarin gelegen stedelijke regio's, worden hierbij betrokken. Naast aanpalende regio's is het van belang de economic boards (waaronder Economische Programmaraad Zuidvleugel en Brainport Development) te betrekken bij de inrichting en uitvoering van deze vervolganalyse. De eerste inzichten van de vervolganalyse worden tevens ingebracht tijdens de beoogde internationale spoortop (2016).

3.	**Adaptief Programma Brainport City** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken t.a.v. het adaptief programma en de ontwikkelstrategie (samenhang op inhoud, passende organisatie en financiën) Brainport City en de programmatische relaties met ondermeer het Bereikbaarheidspakket Zuid-Nederland en de Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer. ❖ Besluitvorming over het totale adaptief programma en de ontwikkelstrategie Brainport City vindt plaats in de Stuurgroep Brainport City uiterlijk medio 2016. Partijen zien het borgen van de samenhang tussen de stapsgewijze ontwikkelingen naar het kansrijke toekomstperspectief als een continue proces en agenda voor bespreking in toekomstige BO's MIRT. Genoemd programma en strategie dienen daarbij als basis. ❖ Voor de komende periode (tot aan de Stuurgroep Brainport City van medio 2016) wordt met voorrang gewerkt aan de verdere uitwerking van de volgende opgaven: o verbetering van het vestigingsklimaat van de Brainport: herinrichting Stationsplein Zuid als eerste stap in de beoogde schaalsprong in hoogstedelijke dynamiek en omgevingskwaliteit; o ontwikkeling van een multimodaal transferpunt in Eindhoven Noordwest: uitbreiden HOV netwerk, upgrade Airport Shuttle en parkeerstrategie als eerste stappen. ❖ Binnen het Bereikbaarheidspakket Zuidoost-Brabant, dat tot de zomer van 2016 wordt vormgegeven, wordt besloten over het oprichten van een Platform Brainport Bereikbaar. Dit betreft een regionaal platform gericht op mobiliteitsmanagement: informeren, innoveren (smart mobility) en intensiveren en op te zetten door overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Doel: slimmere mobiliteit en betere bereikbaarheid Brainportlocaties. ❖ Daarnaast verzoekt de regio het Rijk om te overwegen om Brainport City te benoemen als een nieuwe Nationale Sleutelopgave. Hiermee wordt een nieuwe generatie integrale gebiedsopgaven van nationaal belang in het leven geroepen die als instrument kan worden ingezet bij de in ontwikkeling zijnde Nationale Omgevingsagenda en –visie.
4.	**Deltaprogramma Maas: systeemaanpak en Koploperprojecten** *1. Maatregelen tot 2030* ❖ De Stuurgroep Delta Maas werkt de Voorkeursstrategie Maas nader uit en komt najaar 2016 met één gezamenlijk en gedragen voorstel voor maatregelen tot 2030 Maasbreed (Bedijkte Maas en Limburgse Maas). Het voorstel bevat een onderbouwde prioritering en afweging van rivierverruimende maatregelen en dijkversterking op het niveau van de gehele Maas. ❖ Rijk en regio spreken af om in het BO MIRT 2016 te besluiten over de start van eventuele MIRT-verkenningen naar rivierverruimende maatregelen op basis van het regionaal voorstel van de Stuurgroep Delta Maas. Voor een rijksbijdrage gelden de drie voorwaarden zoals opgenomen in de brief van de Minister van IenM d.d. 27 januari 2015: bijdrage aan waterveiligheid en effectiviteit daarvan; reële kansen om op gebiedsniveau synergie te realiseren en draagvlak; cofinanciering vanuit de regio en (bij startbeslissing) zicht op financiering van het totale project. ❖ Vanuit de beschikbare € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierverruimende maatregelen reserveert IenM maximaal € 96 miljoen voor de Rijntakken. Op basis van het regionaal voorstel Maas besluit het Rijk eind 2016 over het resterende budget (maximaal € 100 miljoen). ❖ De regio voert ten behoeve van haar regionaal voorstel nader onderzoek uit, met onder meer drie regionale MIRT-onderzoeken: Ravenstein-Lith, Venlo en Maastricht. Deze MIRT-onderzoeken brengen de waterveiligheids- en andere ruimtelijke opgaven in het gebied samenhangend in beeld en leiden niet automatisch tot een MIRT-verkenning. ❖ Het onderzoek Ravenstein-Lith (trekker Waterschap Aa en Maas) richt zich op dijkverbetering en rivierverruiming met meekoppeling van natuurontwikkeling, delfstoffen, recreatie en bereikbaarheid. ❖ Het onderzoek Venlo (trekker gemeente Venlo) richt zich op synergie tussen hoogwaterbeschermingsmaatregelen met economische (haven) investeringen en stedelijke (her-)ontwikkeling. ❖ Ook het onderzoek Maastricht (trekker gemeente Maastricht) bestudeert de hoogwateropgave en kansen voor regionaal-economische ontwikkelingen. *2. Lange termijn aanpak* ❖ Provincies, waterschappen en IenM werken samen in het rivierengebied aan concrete en haalbare doelen voor rivierverruiming per riviertak na 2030, in samenhang met de

	dijkversterkingsopgave. ❖ Rijk en regio treden met elkaar in overleg over de procedure en bekostiging van de dijkteruglegingen en retentiemaatregelen in het kader van de verbetering van de systeemwerking van de Maas in de Stuurgroep Delta Maas.
5.	**(Rijks)vastgoeddossier** ❖ Rijk en regio stellen vast dat: o het Ministerie van IenM het uitvoeren van integrale beleid-vastgoedanalyses voor lopende en voorgenomen projecten uit de MIRT-Gebiedsagenda actief bevordert en zal bevorderen; o de provincies een unieke positie hebben in dit proces om het gedecentraliseerde beleid (ruimte, natuur) concreet te koppelen aan het handelen met rijksvastgoed; o bestuurlijke - en beleidsvraagstukken die daaruit voortvloeien geagendeerd zullen worden in de Interdepartementale Commissie Rijksvastgoed (ICRV), waarvan IenM de voorzitter is. ❖ Rijk en regio besluiten om de problematiek van leegstaand en leegkomend maatschappelijk (zorg)vastgoed annex rijksvastgoed in de provincie Limburg specifiek te agenderen in de ICRV. Doel van de bespreking is te bezien of en hoe een aanpak van die problematiek mogelijk is, waarbij omgevingsspecifieke factoren kunnen meespelen en desgewenst partiële ontwikkeling mogelijk is en om te bezien welke rol de betrokken beleidsdepartementen en vastgoedhoudende rijksdiensten daarin kunnen spelen.
6.	**Herijking Spoor, in combinatie met uitbreiding voorzieningen Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo** ❖ In het herijkingsvoorstel van IenM, zoals neergelegd op de landelijke OV en Spoortafel op 2 oktober 2015 is een rijksbijdrage voor het Logistiek multimodaal Knooppunt Venlo opgenomen. IenM financiert 50% van de investeringskosten met een maximum van 30 mln zoals aangegeven in het voorstel herijking. ❖ IenM en regio zullen nog in overleg gaan over de bijdragen van Limburg aan het BOV deel van dit project en de financiële afhandeling van de rijksbijdragen aan de railterminal Venlo, dit ook mede op basis van de overleggen die hierover in landelijk verband worden gevoerd. ❖ De bijdrage van het Ministerie van IenM wordt onder gespecificeerde realisatievoorwaarden ter beschikking gesteld aan de Provincie Limburg in voorjaar 2016. ❖ Rijk en Regio spannen zich in en trekken samen op om in het kader van de 2e tranche van Ten-T subsidie een hernieuwde aanvraag te doen voor versterking van de multimodale ontsluiting van het logistieke knooppunt Regio Venlo gericht op de Rail- en Bargeterminal.
7.	**MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid (Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland)** ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de stand van zaken van dit MIRT onderzoek. Doel van het onderzoek is het versterken van de bereikbaarheid en (internationale) concurrentiekracht van de corridor. Overheden en marktpartijen maken gezamenlijk een ontwikkelstrategie en actieplan voor de toekomst van deze corridor. Het plan van aanpak is op 26 juni 2015 vastgesteld door de (bestuurlijke) regiegroep. De kwartiermakersfase is daarmee afgerond. De regiegroep fungeert thans als de opdrachtgever voor dit MIRT onderzoek. ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de afspraken die zijn gemaakt over de thema's en de daarbij benodigde inzet van mensen en middelen. Het onderzoek kent een adaptieve insteek. Gestart wordt met het uitdiepen van de belangrijkste thema's: Logistieke ketens, Knooppunten, Voorzieningen, Beter benutten modaliteiten weg, water, spoor en buis en Ontwikkelpotentie Maas en Brabantse kanalen. Het trekkerschap van de verschillende thema's is verdeeld over de diverse betrokken partijen. Volgens planning zullen de resultaten van het onderzoek in juli 2016 beschikbaar komen.
8.	**Vervolg kwartiermakerfase MIRT Onderzoek KennisasA2: Den Bosch-Deil** Rijk en regio hebben kennis genomen van de stand van zaken van het MIRT Onderzoek KennisasA2 en nemen daarover de volgende besluiten: ❖ Op basis van de verzamelde kennis, opgaven en ambities tijdens de kwartiermakerfase van het MIRT Onderzoek KennisasA2 zoals opgenomen in de gebiedsfoto, kennisfoto en netwerkfoto, ❖ En op basis van praktijkervaringen van de wegbeheerders,

	❖ Constaterende: o Dat het MIRT Onderzoek KennisasA2 niet als geheel, maar wel opgavegewijs vervolg krijgt; o Dat de vraagstukken rond Eindhoven, de A67, A58 en de A2-Zuid een vervolg krijgen in de Brabantcorridor en Bereikbaarheid Zuid-Oost Nederland; o Dat de opbrengsten van de kwartiermakerfase ten aanzien van ruimtelijk-economische relaties en kenniswerkers in het traject REOS worden ingebracht; o Dat in Zuid-Nederland voor de regio Den Bosch en Rivierenland (Ring Den Bosch met instekers en de A2 inclusief de knooppunten Vught en knooppunt Deil) opgaven resteren op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming op de weg voor zowel de korte, middellange als lange termijn; o Dat er een samenhang is tussen regionaal-lokaal en doorgaand (nationaal en internationaal) verkeer; o Dat samenhang met de ontwikkelingen en potenties van andere (combinaties van) modaliteiten nader onderzoek vraagt; o Dat er raakvlakken en mogelijk koppelkansen zijn met ruimtelijke ontwikkelingen zoals koploperproject Maasoeverpark in kader van het Deltaprogramma Maas en de andere ruimtelijke ontwikkeling van Den Bosch en omgeving; ❖ Geven de gemeente Den Bosch, de provincie Brabant en het Ministerie van IenM aan dat zij als vervolg op de kwartiermakerfase KennisasA2 gezamenlijk werken aan een Plan van Aanpak voor de vervolgfase van dit MIRT Onderzoek, om bovengenoemde opgaven Den Bosch-Deil op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming nader te analyseren: o Gericht op zowel de korte (en eventuele quick wins), middellange als lange termijn; o Met oog voor andere modaliteiten en andere ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven; o Daarbij ook samenwerking zullen zoeken met andere relevante partijen (gemeenten in deze regio, provincie Gelderland, bedrijfsleven en anderen). Inclusief afspraken over governance (gedeeld trekkerschap Rijk-regio) en bekostiging van dat vervolg; Zodat uiterlijk medio 2016 met de uitvoering van dit plan van aanpak gestart wordt.
9.	**Icoonproject duurzaamheid A2-tunnel Maastricht** Rijk en Regio onderschrijven het belang van het thema duurzaamheid. De scope van het A2 project Maastricht is reeds op veel punten duurzaam. Er is een flinke slag gemaakt om aan de verdere verduurzaming een concrete invulling te geven. Dit heeft geleid tot een Actieprogramma "Mijn gezonde Groene Loper 2030". Rijk en Regio spreken waardering uit voor het werk dat in korte tijd is verzet en hebben afgesproken samen een concretiseringslag te maken in het Actieprogramma, met name nadere concretisering van het beoogd rendement / resultaten MKBA. Het Actieprogramma en de nadere concretisering daarvan, vormen onderwerp van gesprek tijdens het geplande bestuurlijk overleg op 10 november 2015 tussen de Regio en het Ministerie van IenM.
10.	**Vervolg verdiepend onderzoek 'Maintenance Valley': Ruimtelijk-economische agenda voor West-Brabant en Hart van Brabant** ❖ De regio's West-Brabant en Hart van Brabant ontwikkelen samen in overleg met provincie Noord-Brabant en externe partijen een Adaptieve Agenda waarbij inzichtelijk wordt hoe de ruimtelijke en economische netwerken een robuuste ontwikkeling kunnen doormaken. Uitgangspunt is om maximale synergie te creëren tussen adaptieve (rijks-) programma's en de ontwikkeling van West-Brabant en Hart van Brabant als onderdeel van de Brabantse en nationale economie. Doel is extra betekenis geven aan de relaties die op verschillende schaalniveaus ((inter-)nationaal, provincie, regio) bestaan en zo meerwaarde creëren uit investeringen van partijen. ❖ Het Rijk zet zijn deelname aan dit onderzoek voort. Regio's en Rijk zorgen gezamenlijk voor een goede koppeling met en synthese van de resultaten van verschillende (rijks-) trajecten. De resultaten zullen worden aangedragen als bouwsteen voor de Nationale Omgevingsvisie. De regio's zetten in op bespreking van de Agenda in het BO MIRT Brabant/ Limburg 2016.